

## Kan DSB levere varen?

DSB er en stor del af den ”moderne jernbanedrift”, og ved årsskiftet udløb den 10-årige aftale med Transportministeriet. Hvad er aftalen så værd for DSB?



Uanset højhastighedstog og timemodell vil det stadig tage 23 minutter med en hastighed på 48 km/t at køre fra Hasselager via Aarhus H – for at vende – og ud til Brabrand. Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

### JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPOR-JYLLAND, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Ved vedtagelsen af finansieringen af Togfonden til 58,5 mia. kr. 11/6 2014 og den derved opståede timemodell med en time mellem de store byer i Danmark er DSB sat under pres.

Allerede 27/8 2014 er DSB ude at sige, at »timemodellen vil gå ud over kvaliteten på andre jernbanestrækninger«. Desuden mangler der finansiering ved vedtagelsen af Togfonden til de ca. 275 nye togsæt, der synes at være behov for.

Alt i alt skønner bladet ”Ingeniøren”, at der til en ”moderne jernbanedrift” skal bruges ca. 91 mia. kr. frem til 2031 til udretninger af jernbanestrækningen, nye togsæt, elektrificering, nyt signalsystem, opgradering af regionalbaner, letbaner, metroring og timeplan.

Nu går DSB forhåbentlig ikke ud og ”powershopper” og køber noget ”skrammel”, som dengang de indkøbte IC4-togene hos AnsaldoBreda.

DSB er en stor del af denne ”moderne jernbanedrift”, og ved årsskiftet udløb den 10-årige aftale med Transportministeriet.

En ny aftale blev indgået med DSB 10/3. Bag den nye 10-årige aftale stod regeringen, Enhedslisten og SF.

Om aftalen holder, må det kommende valg afgøre.

En ”blå regering” kan ifølge Bjarne Corydon jo lave om på aftalen, hvis den kommer til magten.

Hvad er aftalen så værd for DSB?

Venstre mener ikke, at Bjarne Corydons synspunkter »holder i byretten«. De mener, at aftalen er juridisk bindende overfor DSB og dermed ikke så let kan »annulleres».

Venstre ville ikke være med i aftalen, fordi den bygger på Togfonden, hvor der for øjeblikket mangler finansiering, og materiellisten, der bygger på »et ikke pålideligt IC4-tog«.

Hvad dækker aftalen så?

I kontrakten med DSB er der en annullering af den hidtidige årlige besparelse på 300 mio. kr., som de ellers skulle have sparet i de kommende år. Et levn fra den tidligere VK-regering.

### **Tog til tiden?**

Hvad med tog til tiden?

Sidste år måtte 7 pct. af alle DSB's regional- og fjerntog være forsinkede. I den nye kontrakt hæves grænsen til 18,7 pct., uden at DSB skal betale bod til staten.

Det er tæt på hvert femte tog, der må være forsinket.

DSB ændrer samtidig beregningsmetoden, sådan at et tog fremover er forsinket efter tre minutters overskridelse af køreplanen mod tidligere seks minutter. Samtidig skal aflysninger medregnes som forsinkelser, ligesom de enkelte afgang skal vægtes ud fra opgørelsen af passagerantal.

Om dette giver »tog til tiden»?

Om det bliver bedre for de rejsende og dermed får flere passagerer til jernbanetrafikken og DSB?

DSB skal ifølge aftalen øge trafikomfanget i fjern- og regionaltrafikken med 10 pct., og i løbet af de 10 år skal der blive plads til 25 pct. flere passagerer, end der er i dag.

Priserne på at køre med DSB ser ikke ud til at falde i aftaleperioden, nærmere tværtimod, og de er i dag flere steder i stærk konkurrence med busselskaberne »888» og »Rød afgang». Mange unge mennesker vælger »busserne» pga. priserne, så DSB bliver i fremtiden kun for os gamle, der gerne vil sidde lidt behageligere og kan køre på »mimrebillet».

### **Ingen »powershopping»**

Aftalen foreskriver også køb af nye eltog.

Nu går DSB forhåbentlig ikke ud og »powershopper» og køber noget »skrammel», som dengang de indkøbte IC4-togene hos AnsaldoBreda.

Togfonden har i sin aftaletekst – med en diskret hentydning til de kuldsejlede indkøb af IC4-togene – understreget, at det nu bliver muligt at købe »standardiserede og velafprøvede« eltog.

DSB har fået en pose penge til at købe disse tog, efterhånden som banerne bliver elektrificerede.

Med de IC4-tog har de ikke været heldige. Der er ikke de problemer, der ikke har været med dem.

For det første kunne fabrikken ikke levere til tiden.

Så var der computerproblemer.

Så var der bremseproblemer.

Så var der sammenkoblingsproblemer, der først bliver løst i 2017.

Så nu futter de fleste af de IC4- tog – der kan køre – rundt på de små nærbaner som Odder- og Grenåbanen, hvor de oprindeligt var tiltænkt at køre på de store strækninger mellem Aalborg, København og Esbjerg.

IC3-togene trækker stadig det store læs, selv om de nu har 25 år på bagen.

Kan IC4-togene overhovedet bruges?

Det mener det schweiziske ingeniørfirma Prose, som man satte til at lave en rapport om IC4-togenes fremtid. Prose konkluderede i december 2014, at det er realistisk at opnå tilstrækkelig driftsstabilitet med IC4 i 2019 – altså om fire år – omend med risiko for at sprænge IC4-budgettet med over 50 mio. kr. Så DSB satser altså på at køre med IC4 i fremtiden.

### **Problemer med sækbanegården**

DSB modtager i kontraktperioden 41,3 mia. kr. fra staten. Aftalen kan annulleres, hvis DSB de første fem år ikke leverer tilfredsstillende rettidighed og effektivitet.

Jeg håber, at DSB køber nogle højhastighedstog med en elmotor i begge ender, for ellers får de problemer med "sækbanegården" ved Aarhus H.

Disse nye højhastighedstog skal på visse strækninger kunne køre 250 km/t. Jeg håber også, at de har et lavt gear, for i Aarhus-området skal de også kunne køre med en gennemsnitshastighed på 48 km/t. Det vil stadig tage 23 minutter med en hastighed på 48 km/t. at køre fra Hasselager via Aarhus H – for at vende – og ud til Brabrand. Det vil der ikke blive lavet om på med de nye højhastighedstog og timeplan.

Den eneste måde at lave det om på er ved at lægge jernbanen ud til motorvejen, så togene kører direkte nord-syd og ikke skal ind og vende på Aarhus H.

Det sparer de rejsende for 15 minutter. Hastigheden på togene kan på denne strækning sættes op til 200 km/t. i modsætning til de 48 km/t. gennem Aarhus.

Lav en "Aarhus V-banegård" ved "Firkløveret" på Herning/E45-motorvejen, så bliver der også mulighed for at parkere, og de, der absolut skal ind til Aarhus H, kan tage nærbanen, som denne strækning jo kommer til at krydse, når nærbanen føres til Harlev.